

Réflexions sur l'assurance automobile

Gérald Laberge

Volume 44, Number 4, 1977

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103913ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103913ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Laberge, G. (1977). Réflexions sur l'assurance automobile. *Assurances*, 44(4), 219–231. <https://doi.org/10.7202/1103913ar>

ASSURANCES

Revue trimestrielle consacrée à l'étude théorique et pratique
de l'assurance au Canada

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

Prix au Canada :
L'abonnement : \$5.00
Le numéro : - \$1.50

Membres du comité :
Gérard Parizeau, Robert Parizeau,
Gérald Laberge, Jacques Caya
Mme Aurette P. Gervais

Administration :
410, rue Saint-Nicolas
Montréal

Courrier de la deuxième classe — Enregistrement N° 1638

219

44^e année

Montréal, Janvier 1977

N° 4

Réflexions sur l'assurance automobile

par

GÉRALD LABERGE

À la suite des dernières élections, d'un changement complet d'équipe et de programme, on songe, en ce moment dans la province de Québec:

- a) à orienter l'assurance automobile vers l'indemnisation sans égard à la faute;
- b) à en confier la gestion à une régie d'État.

1. La première question qui se pose, c'est dans quelle mesure suppression de la notion de faute et du recours envers les tiers améliore le règlement des sinistres. En toute sincérité, je crois que, dans la plupart des cas, elle le facilite, en hâtant les procédures, en les uniformisant et en supprimant des discussions sans nombre qui se traduisent très souvent, à l'heure actuelle, par des coûts élevés.

Par ailleurs, je crains que, dans bien des cas, l'indemnisation sans égard à la faute ne soit injuste envers certains parce qu'elle uniformise et plafonne les indemnités, alors que le régime de la faute, même s'il

est lourd et coûteux, garde à chacun la possibilité d'obtenir une indemnité correspondant au dommage subi. Il s'agit, il est vrai, de cas sinon exceptionnels, du moins qui ne sont pas le plus grand nombre auxquels s'appliquent des règles uniformes.

Ainsi le cas du pianiste, du chirurgien, du peintre, de l'athlète qui perdent l'usage de leurs membres, de l'écrivain, de l'actuaire, de l'avocat, de l'homme d'affaires qui deviennent aveugles ou impotents à la suite d'un accident d'automobile. À ceux-là, on offre les indemnités maximales prévues par la loi, c'est-à-dire selon le projet Gauvin à peu près les mêmes sommes qu'à l'ouvrier spécialisé qui a subi la même incapacité. En traitant chacun de la même manière, on assure une certaine justice sociale, mais on ignore complètement, à un certain niveau, les cas particuliers qui peuvent être très pénibles. Ce que n'acceptera pas l'intéressé à qui on accorde une indemnisation très au-dessous de la perte subie, dans l'immédiat aussi bien que dans le futur. En maintenant le recours contre les tiers au-delà d'une certaine somme, comme le suggère le Bureau d'Assurance du Canada, on rend davantage justice à chacun en lui permettant d'exercer un recours que lui donne la loi à l'heure actuelle. Tout en permettant d'offrir, dans la plupart des cas, des indemnités substantielles, au niveau de l'indemnisation sans égard à la faute.

Que celui qui court un risque plus élevé souscrive une assurance-accidents correspondant à la diminution de revenu qu'il peut craindre en cas d'accident d'automobile, dit-on. L'intéressé le fera-t-il? C'est une autre affaire. Pour l'instant, il faut noter que, pour faciliter et hâter le règlement du plus grand nombre des cas, on n'hésite pas à supprimer un droit reconnu depuis des siècles et qui, dans l'ensemble, s'il est bien appliqué, rend justice à tous les accidentés.

Si c'est l'aspect social et un désir de nivellement plus que l'aspect juridique du problème que l'on recherche, il est évident que le Rapport Gauvin et les autres formules de même inspiration sont intéressants. La formule du B.A.C. et le Rapport Gauvin ont été établis très sérieusement; il ne faut pas oublier cependant que si on applique ce dernier dans sa forme actuelle, on ne règle pas le cas des accidents survenant en dehors des bornes territoriales du Québec:

- a) là où d'autres formules existent, semblables dans leur intention, mais différentes dans leurs prévisions et leur application;

b) là où existe la théorie de la faute et le recours contre la tierce partie. Ce qui est le cas de l'Ontario, de l'Alberta, des Provinces maritimes, de Terre-Neuve et de la plupart des états américains.

Qu'on imagine la situation d'un automobiliste habitant Hull, ayant dans sa police les avantages offerts en vertu du Rapport Gauvin et se voyant condamné pour \$1 million, à la suite d'un accident d'automobile survenu à Ottawa. La seule traversée du pont qui enjambe l'Outaouais change les choses d'aspect entièrement. C'est un cas. Il y en aurait beaucoup d'autres à imaginer.

221

Si le gouvernement décide d'appliquer le Rapport Gauvin, il faudrait qu'il imagine une assurance complémentaire pour l'extérieur de la province.



Avant de conclure que le Rapport Gauvin est la formule à adopter, ne faudrait-il pas se pencher à nouveau sur celle que préconise le Bureau d'Assurance du Canada (dit B.A.C.), en la modifiant au besoin.¹ Autrement, on court le risque de s'aventurer dans un domaine sinon inconnu, du moins assez peu connu dans ses applications pratiques et ses conséquences ultimes.

Assez curieusement, l'état du Massachusetts vient de modifier son propre plan d'indemnisation sans égard à la faute, en le limitant aux dommages corporels. Sans vouloir recommencer des études déjà poussées, ne devrait-on pas reprendre la question des dommages matériels et voir pourquoi, dans un état qui, depuis si longtemps, avait adopté cette règle d'indemnisation, on a tenu à modifier substantiellement la manière de faire.

2. Le Rapport Gauvin ne conclut pas à la nationalisation de l'assurance automobile. Il ne la suggère que si le Rapport n'est pas appliqué dans son entier (P. 376 et 381) et si l'initiative privée s'avère incapable d'administrer la nouvelle formule de façon acceptable. Par ailleurs, s'ils en reconnaissent l'intérêt immédiat, les auteurs du Rapport se demandent quelle serait sa valeur à long terme. D'autres organismes suggèrent la nationalisation intégrale, en invoquant qu'en supprimant les

¹ Le B.A.C. préconise l'indemnisation sans égard à la faute jusqu'à concurrence d'une indemnité globale, mais garde le recours contre le tiers responsable, au-delà.

ASSURANCES

intermédiaires, on diminuerait sensiblement le coût d'administration actuel, au titre de la production et du règlement des sinistres, l'assurance obligatoire forçant chacun à s'assurer. J'y reviendrai.

3. Si l'on nationalise l'assurance automobile, il ne faut pas oublier:

222

a) qu'à nouveau l'État s'aventure dans des entreprises aux résultats inattendus, comme l'ont été les assurances hospitalisation et maladie, à une époque où les deux sont devenues extrêmement lourdes à porter, en même temps que les chantiers hydro-électriques et les grands travaux qui chargent lourdement le budget provincial. Par ailleurs, au moment où l'on veut rassurer l'opinion, aussi bien au Canada qu'à l'étranger, est-ce bien sage de l'ébranler avec une nouvelle mainmise sur l'entreprise privée ?

b) qu'à un moment difficile de l'économie, on privera plusieurs sociétés d'assurance, appartenant principalement à des capitaux québécois, de 50% à 75% de leur chiffre d'affaires; on mettra ainsi en chômage un groupe technique de milliers de personnes (tant chez les courtiers que chez les assureurs, les avocats et les experts en règlements). Avec le résultat qu'on contribuera à affaiblir terriblement une des industries canadiennes-françaises importantes, *qu'il suffirait de mieux contrôler*, aussi bien à son niveau qu'à celui des autres entreprises d'assurance qui traitent dans la province. Et cela à une époque où, avec raison, on veut venir en aide à la petite et à la moyenne entreprise.

Voions les réformes qui, à mon avis, sont susceptibles d'améliorer sensiblement les choses, plutôt que de les bouleverser:

- a) Tout en conservant la libre concurrence, la province pourrait:
- i) soit acheter une entreprise existante — ce qui lui donnerait immédiatement un personnel formé;
 - ii) soit créer une société mixte (gouvernement — initiative privée) qui entrerait en concurrence avec les autres sociétés d'assurance, tout en agissant sur les mêmes bases. Cette entreprise fonctionnerait et serait traitée de la même manière que les sociétés d'assurance existantes.

Ainsi, il serait possible pour le gouvernement de se rendre un compte exact des conditions du marché et des problèmes que présente une compagnie d'assurances fonctionnant suivant les

normes établies, tout en ne s'aventurant pas dans une nouvelle et énorme entreprise dont les aléas sont nombreux, comme on l'a constaté en Colombie britannique.

Là, le problème était relativement simple, comme au Manitoba. Or, comme au Québec il y a une population au moins quatre fois plus élevée qu'en Colombie britannique, on se trouverait devant une entreprise complexe et très considérable si on décidait de créer une Régie de l'assurance automobile. L'expérience vécue en Colombie britannique est, à mon avis, un exemple pénible à éviter.

223

Cette société mixte pourrait avoir un capital souscrit pour 25% par l'État et 75% par les compagnies ayant leur siège social dans la province de Québec. Ce serait une première collaboration entre des partenaires qui apprendraient à se connaître.

Une collaboration de ce genre existe ailleurs: en France, par exemple, au niveau de la réassurance. Elle a l'avantage d'apporter à l'État un dossier provenant directement de la pratique et d'assurer une coopération entre l'État et l'initiative privée avec son dynamisme et ses défauts (facilement contrôlables).

- b) La création d'un Office statistique de l'assurance automobile, qui apporterait également au gouvernement une connaissance suffisante de la production pour lui permettre d'accepter, de refuser ou de diminuer, selon le cas, les tarifs demandés par les assureurs. Le contrôle de la tarification existe ailleurs, et il donne des résultats. Ainsi, dans l'État du New-Jersey, le Commissaire des assurances vient de plafonner pour six mois les hausses de tarifs demandées par l'industrie de l'assurance automobile. Tandis que jusqu'ici, dans la province de Québec, on s'est contenté de prendre connaissance des tarifs et des raisons invoquées par les assureurs.

Cet Office serait présidé par le Surintendant des assurances. En collaboration avec les compagnies du Québec, il pourrait fournir au gouvernement, à peu de frais, des données qui seraient réunies par le B.A. C. suivant une méthode déterminée ou acceptée par le Surintendant.

Pour compléter le contrôle, l'État pourrait réunir, sous une administration commune des assureurs et du gouvernement, les dossiers de sinistres, avec l'utilisation des ordinateurs voulus. Moyennant une

participation à l'administration et aux frais, y auraient accès les assureurs traitant dans la province de Québec qui, de cette manière, auraient une source centrale de renseignements extrêmement précieuse, tant pour la tarification que pour la sélection des risques. L'ordinateur, en effet, donnerait sans perte de temps, sans retard et sans erreur (volontaire ou non) le dossier de chaque assuré communiqué par son assureur au poste central de contrôle. Il y aurait là un organisme collectif, réalisable assez rapidement, en collaboration avec les assureurs. Cet organisme supprimerait, encore une fois, les retards, les dossiers égarés, les erreurs qui sont actuellement presque incontrôlables et qui retardent constamment les règlements, tout en alourdissant le coût.

Par ailleurs, indépendamment de cette centralisation des renseignements, le gouvernement pourrait imposer aux assureurs, pour le règlement des sinistres, d'utiliser un seul expert, établissant un seul dossier et employant un seul groupe de témoins; ce qui diminuerait les frais considérablement dans un milieu où actuellement chacun veut avoir son représentant et veut procéder suivant sa manière propre, à un coût très élevé.

Par cette triple source de renseignements, le gouvernement aurait un instrument de contrôle qui lui apporterait toutes les données nécessaires sur les opérations d'assurance automobile.

- c) Il faudrait aussi que le gouvernement exerce une surveillance sévère sur le coût des réparations. Il ne sert à rien de vouloir diminuer le coût de l'assurance automobile, si on laisse les garagistes procéder comme ils le font actuellement, sans aucun contrôle. Seul l'assureur peut se rendre compte s'il envoie lui-même son représentant pour vérifier la réparation après un accident, la tendance étant de tout remplacer plutôt que de réparer ce qui est réparable.
- d) L'assurance automobile deviendrait obligatoire pour les dommages corporels et matériels aux tiers tout au moins, les plaques et le certificat de conducteur ne pouvant être obtenus que sur production d'une police correspondant aux exigences minimales prévues par la Loi.

Il faudrait maintenir, cependant, le fonds d'indemnisation actuel qui serait administré par l'État, car on ne peut se le cacher: même obligatoire, l'assurance automobile ne sera pas souscrite par tous.

C'est ce que l'on a constaté à l'étranger, partout où l'assurance dite obligatoire a donné des résultats appréciables, mais incomplets.

Il faudrait enfin :

- i) un organisme de répartition des risques douteux ou mauvais, permettant d'attribuer automatiquement les cas reconnus comme tels, à tous les assureurs, afin que tout le monde puisse trouver un marché à un prix correspondant au dossier de chacun. L'administration de cet organisme serait sous la surveillance de l'Office statistique indiqué précédemment, afin d'éviter tout abus;
- ii) surveiller de très près la tarification de ces risques douteux ou mauvais. La tarification des jeunes conducteurs, en particulier, devrait faire l'objet d'une étude plus élaborée;
- iii) diminuer le pourcentage des frais attribués à l'administration de ces risques douteux ou mauvais et, en particulier, le pourcentage de la commission de l'intermédiaire.

225

4. La tarification est chose difficile à préciser en assurance automobile. Certaines données, certaines formules actuarielles apportent de valables éléments de calcul, mais l'ensemble de la tarification même collective présente des aléas à peu près impossibles à prévoir, tout au moins avec une exactitude suffisante. Actuellement, pour mettre les assureurs à l'abri, il n'y a qu'une méthode, c'est d'aller sinon à l'extrême de la tarification prévisible, tout au moins de prévoir un facteur d'erreurs dont l'importance varie selon ce que le public semble prêt à accepter. Pendant quelques années, par crainte de la violence des réactions, on n'a guère augmenté les tarifs, en se livrant à une gymnastique d'équilibre assez aléatoire. Puis, devant les résultats désastreux de 1974, explicables par un attentisme ne tenant aucun compte de l'inflation sous toutes ses formes, on a augmenté les tarifs brutalement; ce qui a redressé les choses en 1976 et le fera davantage en 1977, semble-t-il.

Procéder ainsi ne sera jamais la meilleure manière de suivre la marche des événements et des résultats. Une fois en possession de son instrument de contrôle, le gouvernement ne pourrait-il pas autoriser la hausse des tarifs, tout en prévoyant qu'en cas d'excédent technique, l'assuré toucherait une participation dans les bénéfices techniques ?

Qu'on ne dise pas que la chose est irréalisable: les mutuelles le font avec un effort bien diminué depuis la mécanisation des opérations

et avec l'extraordinaire moyen d'action que représente l'ordinateur. On le fait également en assurance sur la vie, quelles que soient l'importance et la variété des affaires traitées; l'excédent des revenus sur le coût de mortalité et le chargement faisant l'objet d'une participation individuelle dans les bénéfiques, appelée « dividende ».

226 Qu'on n'aime pas cette méthode de procéder, cela se comprend ou s'explique. Mais encore une fois ce serait, à mon avis, le moyen de donner à l'assureur le tarif dont il croit avoir besoin, tout en faisant profiter l'assuré d'excédents *contrôlés*, une fois les réserves constituées.

5. On a dit que nationaliser l'assurance automobile permettrait au gouvernement de mettre la main sur les capitaux accumulés pour garantir les réserves accumulées, par la suite. Il n'est pas nécessaire d'étatiser pour cela. Il suffit de prévoir l'emploi de ces capitaux pour que la province en profite. On a, à l'heure actuelle, les pouvoirs voulus pour s'assurer que les placements correspondant aux réserves fassent l'objet d'investissements dans le Québec.

6. Quel que soit le régime adopté, le gouvernement doit se rendre compte qu'il est extrêmement important que l'on exerce la plus grande surveillance sur les routes et que l'on soit prêt à imposer:

- a) des mesures connues, mais insuffisamment appliquées, pour les délits de fuite et certaines violations du Code de la route;
- b) des amendes très sévères pour le délit de vitesse. Dans ce cas, on devrait appliquer sévèrement des amendes croissant avec le nombre de milles dépassant le maximum de vitesse prévu à l'endroit où le délit de vitesse a été constaté. Actuellement, dans l'Ontario, on est extrêmement sévère, à tel point que bien des automobilistes ralentissent dans l'Ontario puis, pour refaire leur moyenne, accélèrent dans le Québec;
- c) une meilleure signalisation et un meilleur entretien des routes;
- d) un contrôle plus sévère de l'émission des permis de conduire, de l'état des véhicules en général et des plus vieux en particulier.

Tout abus doit disparaître ou être plus sévèrement puni qu'on ne le fait à l'heure actuelle, si l'on veut que la fréquence des sinistres baisse dans la province de Québec. On ne peut pas espérer, en effet, que le coût de l'assurance diminuera:

A S S U R A N C E S

- a) si le nombre d'accidents par cent voitures assurées ne diminue pas;
 b) alors que le coût moyen du règlement d'un sinistre augmente et reste plus élevé dans la province de Québec que dans les autres provinces.

Voici quelques chiffres comparatifs ayant trait aux dommages corporels et matériels dans le cas des voitures particulières (fermiers exclus)¹:

		<u>Québec</u>	<u>Ontario</u>
a) fréquence ² des sinistres par cent voitures assurées:	1971	11.6	9.1
	1972	11.7	9.3
	1973	10.9	8.9
	1974	10.9	8.4
	1975	10.2	7.8
		<u>Québec</u>	<u>Ontario</u>
b) coût moyen des sinistres (dommages corporels et matériels):	1971	\$ 845	\$ 800
	1972	932	840
	1973	1,040	932
	1974	1,186	1,047
	1975	1,320	1,220

227

Comment veut-on:

- a) qu'avec une fréquence des sinistres de 37.7% plus élevée dans le Québec,
 b) doublée d'un coût moyen par sinistre de 8.2% plus haut dans le Québec,
 les primes ne soient pas sensiblement plus élevées dans le Québec que dans l'Ontario ?

Il suffit d'un calcul rapide pour constater que la différence de primes entre les deux provinces — avec un même régime — se justifie.

Si, par exemple, l'on divise les primes acquises payées dans l'Ontario³, par le nombre de voitures assurées, on arrive à \$122 par voiture

¹ Extraits du *Livre Vert* du Bureau d'Assurance du Canada (1975).

² On dit que la fréquence a tendance à diminuer, grâce au port obligatoire de la ceinture et au plafonnement de la vitesse. Il sera intéressant de constater en 1977 dans quelle mesure la diminution se traduit dans les chiffres.

³ Chiffre basé sur la statistique des voitures particulières (fermiers exclus).

pour le risque de responsabilité civile envers les tiers. Comme il est de \$165 dans le Québec, on ne peut s'étonner qu'il y ait entre les deux tarifs une différence d'au moins 35%.

7. En faisant la comparaison entre le coût moyen des sinistres dans le Québec et dans l'Ontario, il faudrait se rappeler:

228

a) que dans le Québec, l'intérêt au taux de 5% ou même de 8% est calculé à partir de la date où une poursuite est signifiée, tandis que dans l'Ontario, l'intérêt court à partir de la date du jugement. Il y a là une différence considérable, surtout pour les cas qui sont référés à la Cour d'Appel ou à la Cour Suprême. Il n'est pas rare alors qu'une cause prenne jusqu'à six, sept et huit ans avant qu'elle ne soit réglée;

b) que dans la province de Québec, l'automobiliste est présumé responsable envers la personne transportée dès qu'il y a le moindre doute ou la moindre faute; tandis que dans l'Ontario et, en général, les provinces de droit commun, la tendance est de ne retenir la responsabilité de l'automobiliste envers les personnes transportées que dans le cas de faute lourde ou, comme on dit couramment, de négligence grossière.

8. Il a été question nulle part jusqu'ici du courtier et de son utilité dans l'opération d'assurance automobile. Dans le Rapport Gauvin, on suggère non de supprimer sa fonction (sauf en cas de nationalisation) mais d'en réduire l'étendue et de limiter sa rémunération à ce que l'assuré voudra bien lui verser comme honoraires, sans dépasser 5% de la prime. Si cette solution semble valable au premier abord, elle ne tient aucun compte des services que rend le courtier, services qui, dans bien des cas, sont essentiels. Si l'on en venait à imposer la nationalisation et à supprimer la fonction du courtier, on devra ouvrir de très nombreux centres de service, car le public ne se contentera pas de bureaux dans trois ou quatre endroits stratégiques; ce qui augmentera les frais considérablement.

9. En terminant, il faudrait préciser ce que veulent dire deux mots bien différents, même s'ils impliquent la mainmise de l'État sur des entreprises existantes. Dans le premier cas, *nationaliser* laisse entendre l'indemnisation de ceux à qui on enlève, ou tout au moins dont on affaiblit dangereusement l'entreprise créée par eux. Dans le second,

étatiser veut dire que l'État s'en empare sans rien donner en retour; ce qui est une spoliation.

La première mesure entraîne une charge pour l'État, mais elle est moins abusive. Quant à la seconde, elle est odieuse puisqu'elle supprime des droits acquis sans compensation.

Si l'État décidait de s'emparer des affaires existantes, comment peut-on imaginer qu'on ait indemnisé les actionnaires de la Shawinigan Water & Power quand on s'est emparé de leurs biens et qu'on refuserait d'accorder le même traitement à des entreprises d'assurances à qui on enlèverait une forte partie de leurs affaires? Si dans un cas, on a accordé le juste prix, pourquoi ne pourrait-on pas procéder de la même manière dans le cas d'entreprises à qui on enlève une forte partie de leur valeur?

229

On ne l'a pas fait ailleurs au Canada, mais est-ce une bonne raison pour ne pas indemniser dans notre province, si l'on veut être équitable?



À quoi tendent ces réflexions dictées par une connaissance du métier s'étendant sur de nombreuses années? Tout simplement à faire réfléchir les hommes de bonne volonté sur un problème qui se pose et se posera tant que, de part et d'autre, on voudra lui donner des solutions émotionnelles.

En conclusion, si le gouvernement nationalise l'assurance automobile, à mon avis il fera une mauvaise affaire. Il détruira en partie une industrie canadienne qui, forcément, s'est orientée vers l'assurance automobile à un moment où les autres avenues étaient presque entièrement bloquées par les grandes sociétés américaines ou anglaises, aux capitaux et aux ressources étendus. En les privant d'une bonne part de leurs affaires, on les affaiblira terriblement ou on fera disparaître certaines d'entre elles à un moment où le Parti Québécois veut, avec raison, développer la province au niveau de la petite ou de la moyenne industrie, qui apporte un facteur d'emploi proportionnellement bien plus élevé que la grande industrie, hautement mécanisée; ce qui ne veut pas dire que celle-ci n'a plus sa place dans une économie bien équilibrée, mais que l'autre doit être appuyée.

Qu'on contrôle les entreprises d'assurance, qu'on modifie les manières de procéder, vieilles d'un demi-siècle; au besoin qu'on change ou qu'on améliore les données du problème, mais qu'on ne contribue pas à créer des problèmes nouveaux pour tenir une promesse électorale.

230

Si, malgré tout, le gouvernement décide de nationaliser l'assurance automobile, ou plutôt de l'étatiser, ce qui est une formule encore plus détestable, il ne lui faudrait pas oublier qu'il se met sur les épaules une autre entreprise considérable, dont il ne connaît pas le coût exact dans un avenir plus ou moins rapproché. Le cas récent de la Colombie britannique a démontré dans quel guêpier il pourrait s'aventurer, à un moment où les assurances sociales, les chantiers de la Baie de James, les besoins de la population en habitations nouvelles, les grands travaux publics en général, qui sont en marche ou le seront, demandent d'énormes capitaux que seul l'emprunt peut lui permettre de réaliser. Il ne faudrait pas que, par une nouvelle mesure discrétionnaire, on bouleverse un marché financier déjà assez ébranlé par les résultats électoraux, dont on n'a pas encore pu apprécier les résultats ultimes. Si l'on veut calmer l'opinion, il ne faudrait pas commencer par la bousculer à nouveau dès le moment où l'on arrive au pouvoir. Il y a d'autres solutions possibles pour obtenir le résultat que l'on cherche. Il suffit d'y penser et d'apporter les réformes qui s'imposent.

Peut-être le texte qui précède apportera-t-il les éléments, sinon d'une pensée nouvelle, tout au moins d'une réforme en profondeur, même si elle ne met pas tout de côté pour recommencer à neuf.

STATISTIQUES AUTOMOBILE

Voitures de tourisme — Agriculteurs exclus ¹

Voici quelques chiffres comparatifs pour le Québec et l'Ontario.
Le lecteur en prendra connaissance avec intérêt sans doute. A.

I — QUÉBEC

<u>Dommages corporels et matériels aux tiers:</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975 ²</u>
Nombre de voitures assurées:	1,223,804	1,317,977	1,421,864	1,553,859	1,294,198
Primes acquises:	\$172,442,639	\$180,773,172	\$194,235,974	\$223,579,941	\$213,796,012
Sinistres et frais:	\$119,771,030	\$143,490,598	\$161,808,343	\$200,237,554	\$175,003,164
Fréquence des sinistres par cent voitures assurées:	11.6%	11.7%	10.9%	10.9%	10.2%
Coût des sinistres:	\$845	\$932	\$1,040	\$1,186	\$1,320
Rapport sinistres-primes:	69	79	82	90	82

II — ONTARIO

<u>Dommages corporels et matériels aux tiers:</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975 ²</u>
Nombre de voitures assurées:	2,232,403	2,365,906	2,493,805	2,642,126	2,192,754
Primes acquises:	\$202,554,669	\$228,025,817	\$253,831,935	\$287,342,341	\$267,663,145
Sinistres et frais:	\$163,240,459	\$184,602,118	\$206,140,234	\$233,086,237	\$209,554,148
Fréquence des sinistres par cent voitures assurées:	9.1%	9.3%	8.9%	8.4%	7.8%
Coût des sinistres:	\$800	\$840	\$932	\$1,047	\$1,220
Rapport sinistres-primes:	81	81	81	81	78

¹ Chiffres du *Livre Vert* du B.A.C.

² Chiffres provisoires et incomplets.